

2019Z15235

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat over *de flinke groei CO₂ Luchtvaart terwijl reductie van de uitstoot van CO₂ nodig is* (ingezonden 18 juli 2019).

Vraag 1

Kent u de berichten «Uitstoot Nederlandse luchtvaart flink gestegen»¹ en «Hoe kon de uitstoot van de Nederlandse luchtvaart zo groeien»²

Vraag 2

Onderschrijft u de uitspraken van mevrouw Breukels van de Nederlandse Emissie autoriteit (NEa) dat «de luchtvaart [...] tegen de trend in [gaat]» en dat «alle sectoren gezamenlijk [...] een daling [laten] zien van de CO₂-uitstoot» en de hieruit voortvloeiende constatering dat de luchtvaart één van de weinige sectoren is die zo'n sterke stijging laat zien? Zo nee, waarom onderschrijft u deze uitspraken niet?

Vraag 3

Erkent u de validiteit van de uitspraak van het The Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) dat «every extra bit of warming matters, especially since warming of 1.5°C or higher increases the risk associated with long-lasting or irreversible changes, such as the loss of some ecosystems»³

Vraag 4

Erkent u dat, hoewel de (inter)nationale luchtvaartsector haar eigen plannen voor CO₂-reductie heeft, deze plannen voorsnog niet tot een netto-reductie van CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990 leiden in Nederland? Zo nee, op welke wijze en in welke mate leiden deze plannen tot een netto-reductie van CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990?

¹ <https://nos.nl/artikel/2293458-uitstoot-nederlandse-luchtvaart-flink-gestegen.html>

² <https://nos.nl/artikel/2293492-hoe-kon-de-uitstoot-van-de-nederlandse-luchtvaart-zo-groeien.html>

³ <https://www.ipcc.ch/2018/10/08/summary-for-policymakers-of-ipcc-special-report-on-global-warming-of-1-5c-approved-by-governments/>

Vraag 5

Erkent u dat, hoewel de (inter)nationale luchtvaartsector haar eigen CO₂-reductieplannen heeft, deze plannen voornamelijk niet tot een netto-reductie van CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 2005 leiden in Nederland? Zo nee, op welke wijze leiden deze plannen tot een netto-reductie van CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 2005?

Vraag 6

Deelt u de mening dat, naast de effecten door CO₂-uitstoot ook andere klimaateffecten (niet door CO₂-uitstoot) ontstaan door de luchtvaart?⁴ Zo nee, waarom niet?

Vraag 7

Erkent u dat deze niet-CO₂-effecten eveneens zeer aanzienlijk zijn?

Vraag 8

Welk beleid bent u voornemens te voeren om deze niet-CO₂-effecten op het klimaat te verminderen?

Vraag 9

Bent u bekend met het gegeven dat het IPCC al minstens vanaf 1999 over schadelijke gevolgen van «radiative forcing» van zowel CO₂-uitstoot als niet-CO₂-uitstoot schrijft?⁵

Vraag 10

Met welke factor als ondergrens voor 'radiative forcing» voor zowel CO₂-uitstoot als niet-CO₂-uitstoot rekent u op dit moment, daarbij in ogenschouwing nemend dat het hierbij altijd gaat om marges en onzekerheden en dat bijvoorbeeld de International Civil Aviation Organization (ICAO) zelf ook meer onderzoek aanbeveelt?⁶ Indien u hier geen rekening mee houdt, waarom niet?

Vraag 11

Heeft u bij de beantwoording van vragen 4 en 5 rekening gehouden met radiative forcing factor van in ieder geval 1,5, zoals de luchtvaartsector zelf neemt?⁷ Zo nee, waarom niet?

Vraag 12

Ongeacht de «papierwerkelijkheid», dat luchtvaart niet «meetelt» in «Parijs» en het Nederlandse klimaatbeleid («de tonnenjacht»), onderschrijft u de feitelijke omstandigheid dat de nu geconstateerde flinke groei strijdig is met de doelstellingen van het Nederlandse klimaatbeleid om de totale CO₂-uitstoot te beperken? Zo nee, op welke manier niet?

Vraag 13

Kunt u bevestigen dat met de door u ingezette trendbreuk – zijnde dat de volgorde van besluitvorming is omgedraaid, doordat eerst naar de brede set aan grenswaarden wordt gekeken voordat een verandering in het aantal vliegbewegingen wordt overwogen – de absolute hoeveelheid CO₂-uitstoot een sturende parameter geworden is in de besluitvorming over de verandering van de aard en het aantal vliegbewegingen in Nederland? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

Vraag 14

Kunt u aangeven wat volgens u het CO₂-budget voor de luchtvaart in 2030 zou moeten zijn, gezien de totale hoeveelheid uit te stoten CO₂ voor 2030 volgens uw eigen doelstelling van 49% reductie?

⁴ <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14693062.2018.1562871>

⁵ <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/av-en-1.pdf>

⁶ https://www.icao.int/Meetings/EGAP/Presentations/EGAP_Session%20David%20Fahey.Aviation%20Climate.final.pdf

⁷ https://aci.aero/Media/aci/file/Position%20Briefs/information%20brief_10%20QUESTIONS%20CLIMATE%20CHANGE.pdf

Vraag 15

Kunt u aangeven wanneer de luchtvaart onder de doelstelling van 49% zou vallen, gegeven de stagnatie van de reductieontwikkelingen in de luchtvaart? Kunt u aangeven welke sectoren tot 2030 sneller naar beneden kunnen gaan en tegen welke kosten en of de luchtvaartsector bereid is om deze kosten op zich te nemen om zo het recht op «achterblijven» te verkrijgen? Zo nee, wilt u een dergelijk scenario uitwerken?

Vraag 16

Deelt u de mening dat, hoewel de luchtvaart niet onder «Parijs» valt, de gevolgen van de uitstoot ervan niet anders is dan de CO₂- en de niet-CO₂-uitstoot van andere sectoren?

Vraag 17

Kunt u uitleggen waarom de internationale luchtvaart grotendeels buiten de nationale verantwoordelijkheid blijft voor emissiereducties zoals bepaald in New Distribution Capability's (NDC's), terwijl geen enkele andere industrie de voor de internationale markt geproduceerde productie mag weglaten uit haar NDC?

Vraag 18

Bent u bereid om de internationale lucht- en zeevaart alsnog direct te betrekken in het nationale klimaatbeleid om zo op nationaal niveau te doen wat mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

Vraag 19

Hoeveel CO₂-reductie van de internationale luchtvaart afkomstig uit Nederland conform de berekeningen van het IPCC zou volgens u als «fair share» nodig zijn, om aan de 1,5°C-doelstelling te kunnen voldoen?

Vraag 20

Wat is volgens u het juiste CO₂-plafond voor de luchtvaartsector in 2030 om aan de 1,5°C-doelstelling te kunnen voldoen?

Vraag 21

Indien luchtvaartmaatschappijen en andere emissiehandel-bedrijven (ETS-bedrijven) samen op een lijst komen, op welke positie staat KLM op de lijst van alle Nederlandse ETS-bedrijven in volgorde CO₂-uitstoot in 2018?

Vraag 22

Op welke positie zou KLM op deze lijst komen te staan, indien de CO₂-emissies voor alle vluchten vertrekkend vanuit de EU zouden worden meegerekend?

Vraag 23

Wat heeft ETS in 2018 bijgedragen aan de verhoging van de vliegticketprijs voor vluchten binnen de EU in euro's, in euro's per passagier en euro's per ticket en wat heeft dit betekend in hoeveelheid uitgespaarde tonnen CO₂-uitstoot voor de Nederlandse luchtvaartsector?

Vraag 24

Wat verwacht u van ETS in termen van uitgespaarde tonnen CO₂ in de luchtvaart voor 2020, 2025 en 2030?

Vraag 25

Kunt u aangeven – gegeven dat in de rijksbegroting 2019, Beleidsartikel 17 (Luchtvaart), vermeld staat dat ten opzichte van negen andere grote EU-luchthavens, Schiphol de laagste aeronautical kosten, te weten luchthavengelden, Air Traffic Control-heffingen en andere overheidsheffingen, rekent – hoeveel dit per vlucht scheelt in euro's, in euro's per passagier en euro's per ticket voor vluchten binnen de EU respectievelijk vluchten vanuit de EU, ten opzichte van London Heathrow, die de hoogste aeronautical kosten berekent?

Vraag 26

Hoeveel tonnen CO₂ zouden kunnen worden gereduceerd, indien Schiphol dezelfde tarieven als London Heathrow zou hanteren?

Vraag 27

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?